

Perfectionnements aux véhicules

Publication number: FR935239
Publication date: 1948-06-14
Inventor: BRACHET MARCEL
Applicant:
Classification:
- **International:** *B60R19/00; B60R21/13; B60R19/00; B60R21/13*
- **European:** B60R19/00
Application number: FRD935239 19461018
Priority number(s): FRT935239 19461018

[Report a data error here](#)

Abstract not available for FR935239

Data supplied from the *esp@cenet* database - Worldwide

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE.

SERVICE DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

Gr. 10. — Cl. 4.

N° 935.239

Perfectionnement aux véhicules.

M. MARCEL BRACHET résidant en France (Drôme).

Demandé le 18 octobre 1946, à 14^h 31^m, à Paris.

Délivré le 2 février 1948. — Publié le 14 juin 1948.

[Brevet d'invention dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'art. 11 § 7 de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.]

La présente invention concerne les véhicules automobiles et a pour but de protéger l'ensemble du véhicule contre les chocs.

Suivant l'invention la carrosserie reçoit
5 un ensemble d'éléments protecteurs formant une sorte de cage, destinée à venir en contact avec tout objet contre lequel le véhicule pourrait venir se heurter, les divers éléments qui constituent la cage étant montés
10 de manière à pouvoir recevoir un déplacement par rapport à la carrosserie, en surmontant l'action d'organes élastiques, ce qui permet aux chocs d'être absorbés par ledit système élastique. En fait, la cage ou la car-
15 casse de protection suivant l'invention constitue une sorte de parachocs, avec cette différence qu'au lieu de protéger la voiture uniquement à l'avant et à l'arrière, elle la protège sur tous les côtés.

20 Suivant un mode de réalisation préféré les éléments protecteurs sont constitués par des lames ou des tubes en acier assemblés de manière à être interchangeables et fixés à l'avant et à l'arrière de la voiture à des
25 blocs moulés en forme conique, ces lames ou tubes s'étendant aussi entre les deux blocs en divergeant à partir de ceux-ci vers la partie centrale de celle-ci.

30 Suivant une réalisation préférée, les bandes sont faites en acier mince, de grande

flexibilité, de façon à absorber les chocs par leur flexibilité propre.

Alternativement, ou en même temps, il est prévu d'utiliser un système de ressorts, empêchant les déplacements de l'ensemble tant
35 suivant l'axe du véhicule, que suivant des directions plus ou moins inclinées par rapport à cet axe.

Bien entendu, on devra agencer les portes de manière à permettre leur ouverture mal-
40 gré la présence du cadre protecteur. Suivant un mode de réalisation, les portes, au lieu d'être pivotantes, sont rendues coulissantes.

Par ailleurs, le cadre devra être agencé et
45 disposé de telle manière qu'on puisse accéder à l'intérieur du véhicule.

L'invention sera mieux comprise à l'aide
des dessins annexés sur lesquels on a représenté un mode de réalisation suivant l'in-
50 vention.

Sur ces dessins :

La fig. 1 est une vue de face d'une voiture munie d'une carcas-
se protectrice suivant l'invention.

La fig. 2 est une vue en élévation latérale
55 de cette voiture et

La fig. 3 est une vue en plan, le côté inférieur de la figure montrant le plan de la
voiture et le côté haut, le plan du châssis, la carrosserie étant supposée enlevée.
60

En se référant au dessin, on voit en 1 le châssis de la voiture, en 2 sa carrosserie et en 3 l'ensemble de la carcasse protectrice constituée par des lames ou des tubes en acier. Les divers éléments qui constituent la carcasse protectrice sont de préférence constitués par des éléments séparés, convenablement assemblés entre eux. Ainsi, par exemple, l'élément qui fait le tour de la partie inférieure de la voiture et qui protège les roues peut être constitué par deux lames recourbées dont chacune est constituée à son tour par trois éléments 3, 4 et 5. De même, l'élément protégeant le côté de la carrosserie peut être constitué par deux lames faites chacune en plusieurs éléments, tels que 6, 7 et 8. De même l'élément suivant est constitué par des parties 9, 10 et 11. Enfin, les éléments latéraux sont reliés par des éléments transversaux 16 et 17. La lame qui protège le toit de la voiture est représentée en 18. L'ensemble des lames est assemblé à l'avant par un bloc 12 et à l'arrière par un bloc 13. Deux ressorts, respectivement 14 et 15, s'opposent au déplacement de la carcasse, respectivement, vers l'arrière et vers l'avant lorsque la voiture vient heurter dans la direction axiale, dans l'un ou l'autre sens, un obstacle quelconque. Par ailleurs les déplacements latéraux de la carcasse rencontrent également une résistance élastique. On peut par exemple, comme indiqué sur les dessins, fixer à la carcasse des éléments, tels que 19, venant s'articuler au châssis, les déplacements de ces éléments 19 ayant pour effet de comprimer les ressorts, tels que 20 et 21. Il doit être d'ailleurs bien entendu qu'on pourrait réaliser toute autre disposition élastique destinée à absorber les chocs sans s'écarter pour cela de l'esprit de l'invention.

D'autre part, il doit être bien entendu que la nature des éléments de la carcasse protectrice, leurs nombre, disposition, montage et ainsi de suite, peuvent varier dans de larges limites sans s'écarter pour cela de l'esprit de l'invention, celle-ci visant en général, et ceci à titre de produit industriel nouveau, tout dispositif protecteur pour tout véhicule et, en particulier, pour les voitures automobiles, constitué par un ensemble d'éléments linéaires, tels que des lames

ou des tubes, entourant le véhicule et montés sur celui-ci de manière à opposer à tout choc une résistance élastique.

L'invention vise en plus, et ceci également à titre de produit industriel nouveau, tout véhicule et, en particulier, toute voiture automobile munie du dispositif précité.

RÉSUMÉ.

L'invention a pour objet :

1° Un dispositif de protection contre les chocs de tout véhicule et, en particulier, des voitures automobiles, constitué par un ensemble d'organes linéaires venant entourer le véhicule et montés sur celui-ci de telle manière qu'ils opposent aux chocs, quelle que soit leur direction, une résistance élastique propre à les absorber tout au moins en partie;

2° Un mode de réalisation dans lequel les éléments constitués de préférence par des lames en acier flexible ou encore par des tubes, sont assemblés à leurs extrémités situées, d'une part, à l'avant et, d'autre part, à l'arrière du véhicule, dans des blocs, par exemple moulés, deux ressorts situés l'un en avant et l'autre en arrière du véhicule étant interposés entre les blocs et le châssis, tandis que d'autres ressorts sont prévus entre les côtés du châssis et les côtés de la carcasse protectrice;

3° Une disposition constructive dans laquelle les portes de la voiture coulissent pour laisser entrer et sortir les occupants de la voiture, tandis que la carcasse protectrice a une forme telle qu'elle laisse libre accès aux portes;

4° A titre de produit industriel nouveau, un dispositif protecteur pare-chocs pour tout véhicule, en particulier pour voitures automobiles, constitué par un ensemble d'éléments linéaires assemblés de toute façon convenable entre eux et reliés au châssis avec interposition de moyens élastiques;

5° A titre de produit industriel nouveau tout véhicule et en particulier toute voiture automobile comportant un dispositif de protection suivant 1° à 4°.

MARCEL BRACHET.

Par procuration :

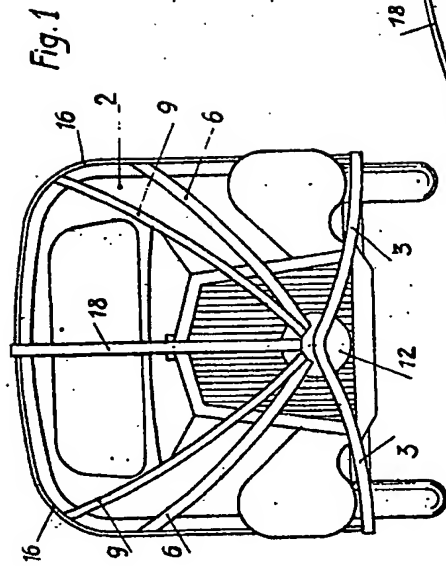
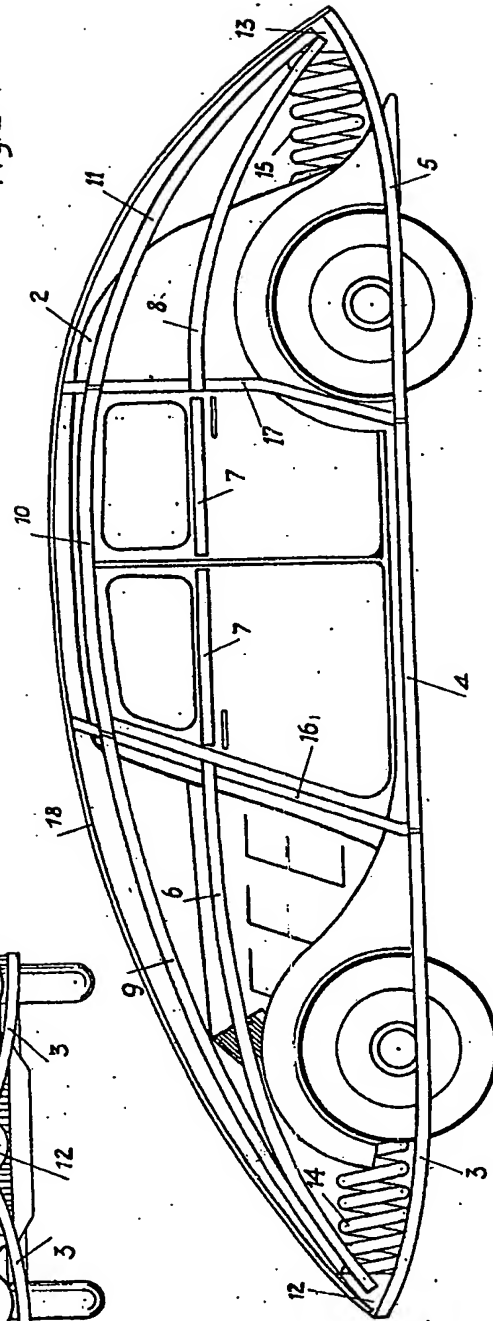


Fig. 2



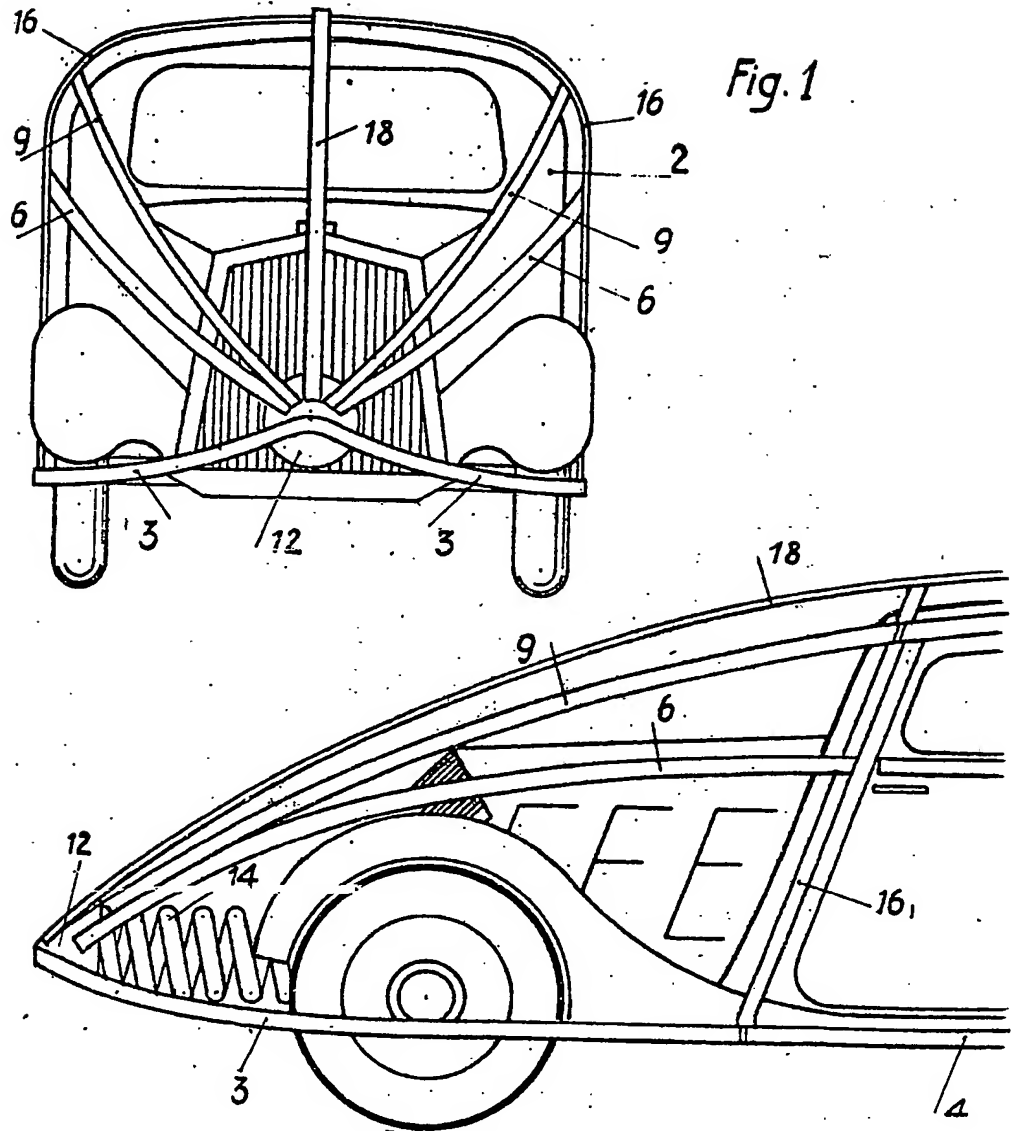


Fig. 2

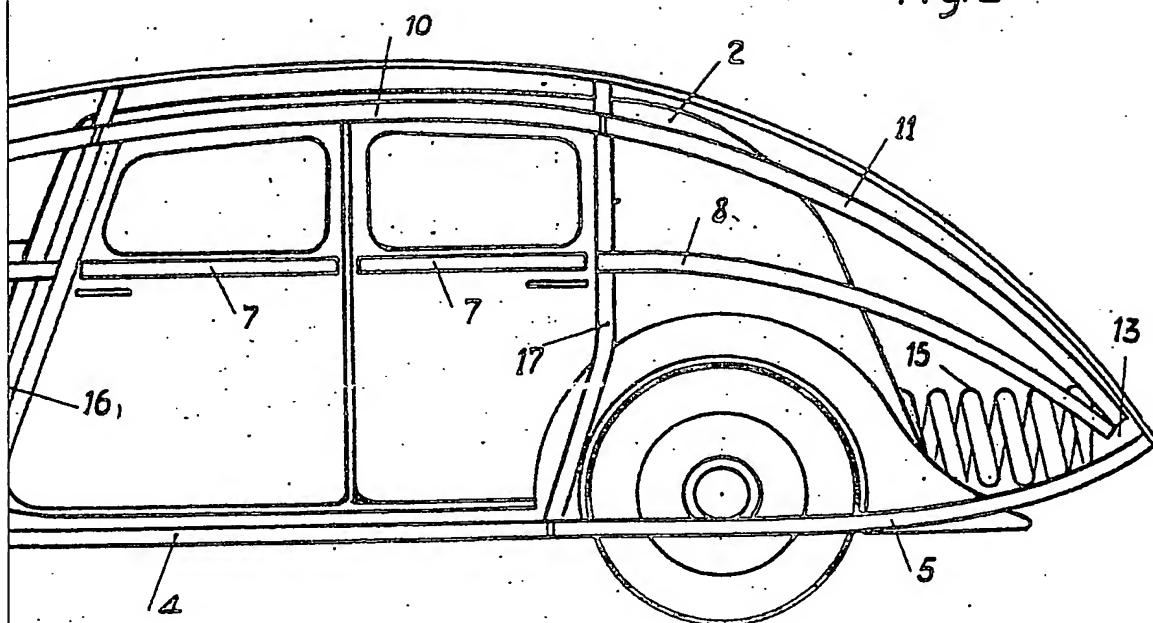


Fig.3

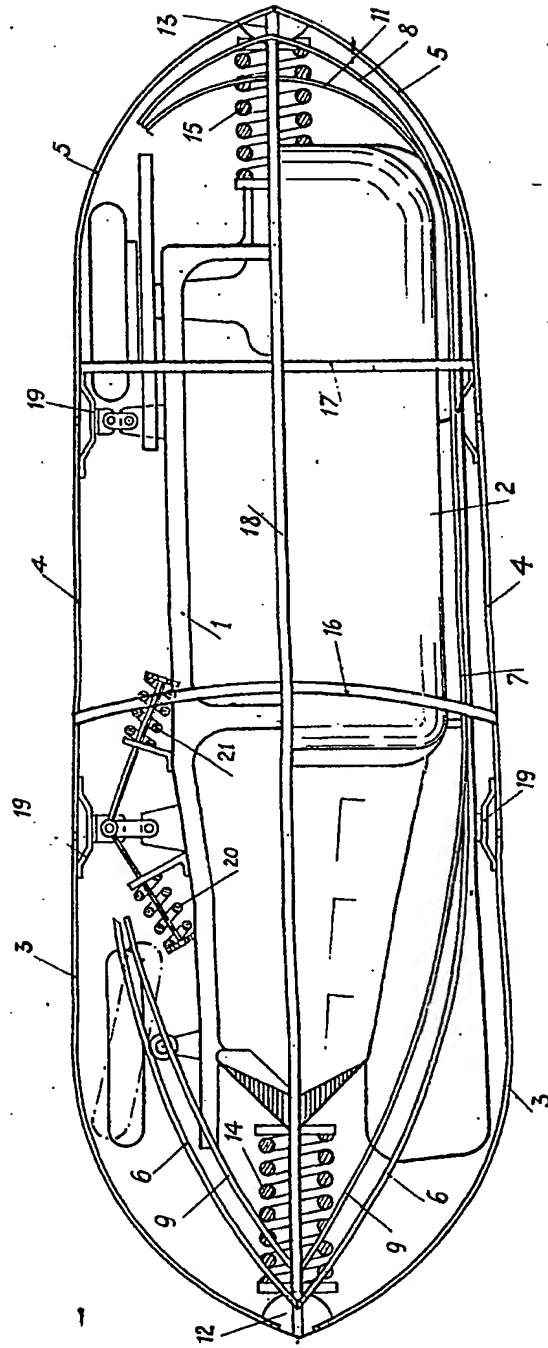


Fig. 3

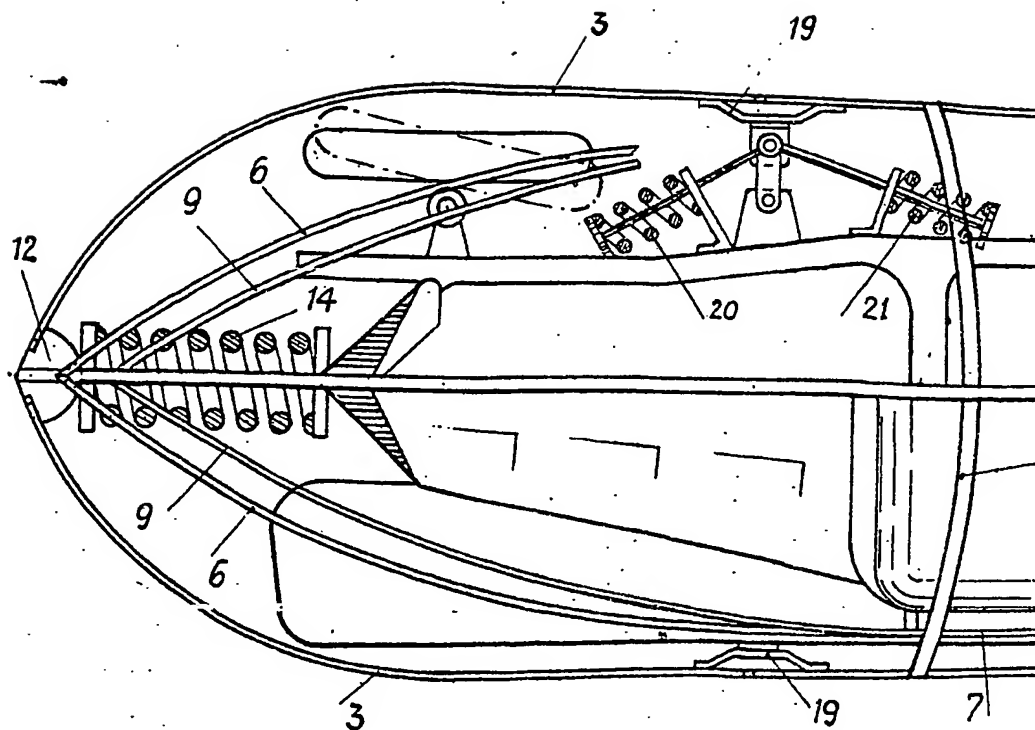


Fig. 3

